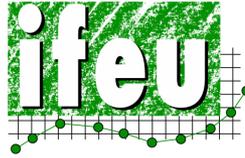




Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.
in der Helmholtz-Gemeinschaft



ludwig bölkow
systemtechnik



Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) Wissenschaftliche Begleitforschung

MKS-Studie:

Alltagsmobilität in Deutschland -

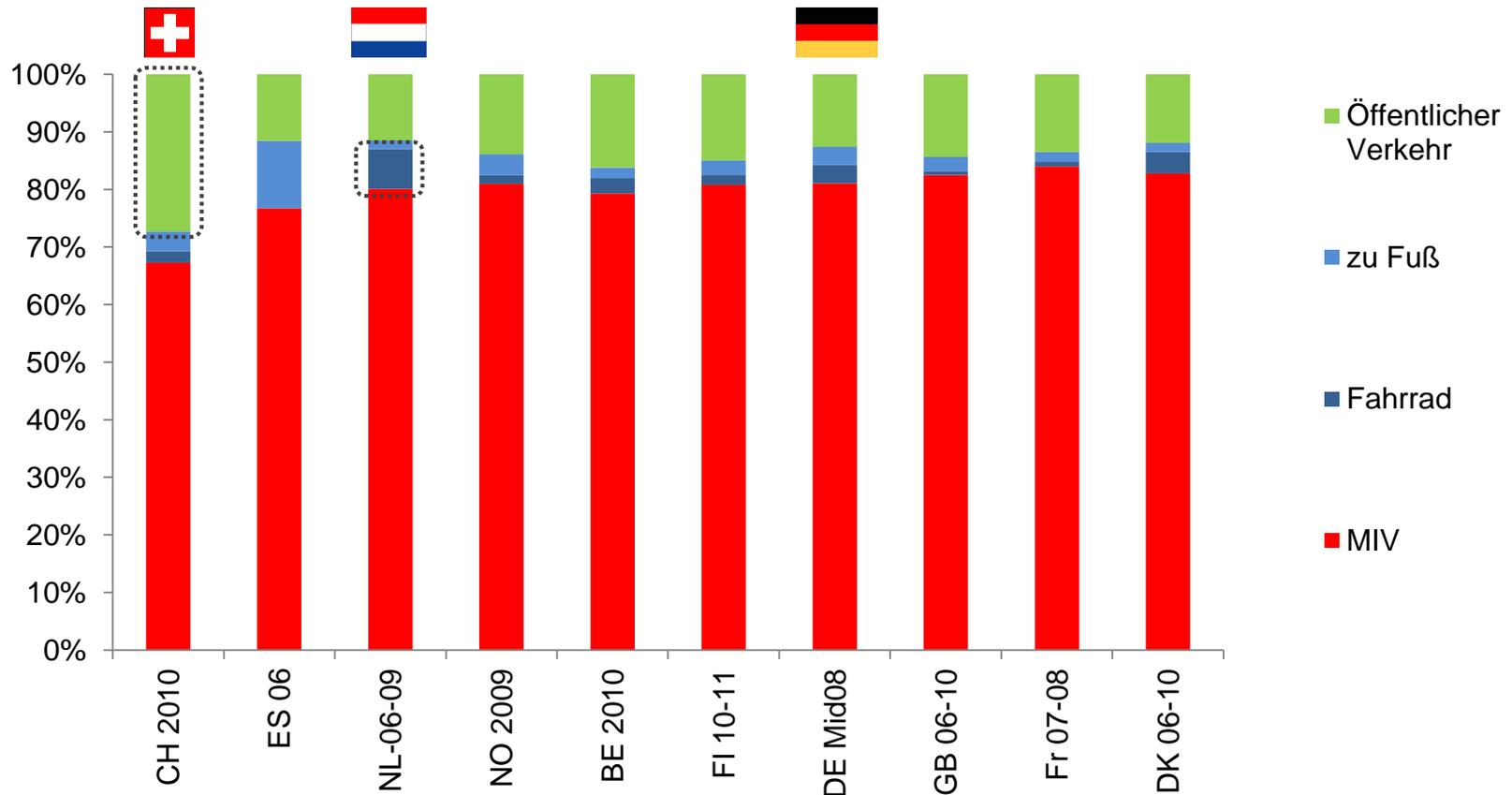
**Verlagerungspotenziale auf nichtmotorisierte und öffentliche
Verkehrsmittel im Personenverkehr**

Dr. Tobias Kuhnimhof

Fachworkshop „Umsteigen bitte! Aktivierung von Verlagerungspotenzialen im Personennahverkehr – Was können wir von der Schweiz und den Niederlanden lernen?“, Berlin, 18.06.2015

Ausgangslage: DE kein Vorreiter beim Modal Split

Anteile der Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung in Europa



Quelle: COST Action SHANTI (Auswertungen der nationalen Verkehrsbefragungen der Länder)

Überblick Studie Verlagerung im Alltagsverkehr

■ Fragestellung

- Wieviel Alltagsverkehr (Wege < 100 Km) kann auf nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden?
- Welche CO₂- und Energieeinsparungen würden sich daraus ergeben?

■ Vorgehen

- Identifikation realistischer Verlagerungspotentiale durch die Benchmarks Niederlande (Radverkehr) & Schweiz (ÖV)
- Diskussion der Übertragbarkeit von Rahmenbedingungen und Maßnahmen für Verlagerung

■ Mobilitätsbefragungen der Länder als Datengrundlage

- DE: Mobilität in Deutschland 2008
- NL: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) 2010
- CH: Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2010

Kontextbedingungen der Länder grob ähnlich



Bevölkerung 65+

21%

16%

18%

Einpersonenhaushalte

39%

34%

29%

Erwerbstätige

56%

55%

67%

Dichte von Siedlungsgebieten

32 p/ha

34 p/ha

39 p/ha

BIP pro Kopf (2010, PPP)

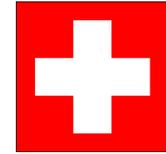
21.700 \$

24.300 \$

25.000 \$

Quelle: <http://www.ggd.net/maddison/index.htm>, <http://www.lincolinst.edu/subcenters/atlas-urban-expansion/documents/table-urban-land-cover-data.xls>,
Auswertungen der Mobilitätsbefragungen der Länder

Besitz von Mobilitätswerkzeugen



Pkw pro 1.000 Einwohner

517

464

518

Haushalte mit Pkw

82%

77%

79%

Führerscheinbesitz (ab 18)

88%

82%

81%

Fahrradbesitz (ab 6)

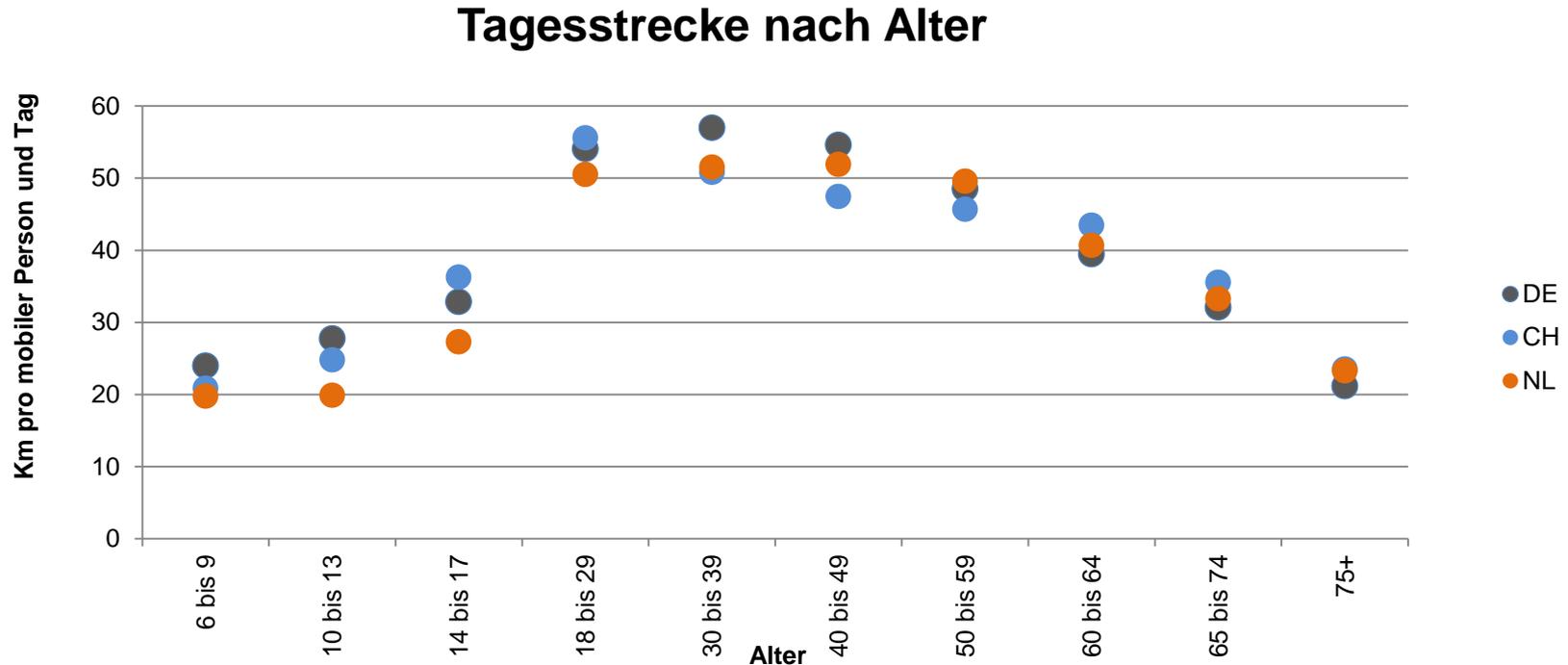
80%

89%

76%

Quelle: <http://www.ggdc.net/maddison/index.htm>, <http://www.lincolinst.edu/subcenters/atlas-urban-expansion/documents/table-urban-land-cover-data.xls>,
Auswertungen der Mobilitätsbefragungen der Länder, <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdpc340&plugin=1>

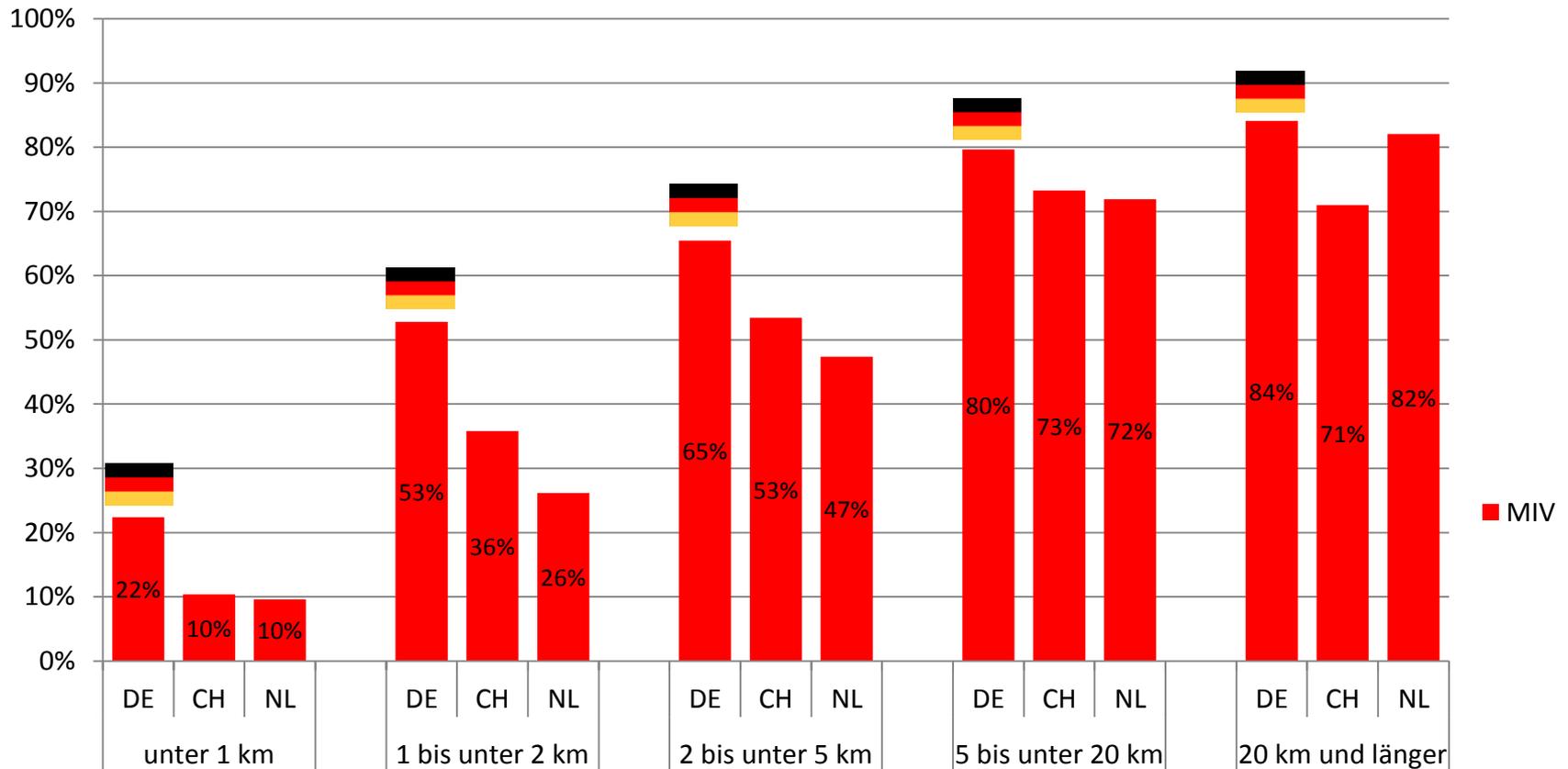
Verkehrsleistung in Umfang & Struktur ähnlich



- Tagesstrecke pro mobiler Person und Tag gesamt:
DE: 45 Km, NL: 43 Km, CH: 43 Km
- Ähnliche Strukturen nach Alter, Erwerbstätigkeit, Gemeindegröße

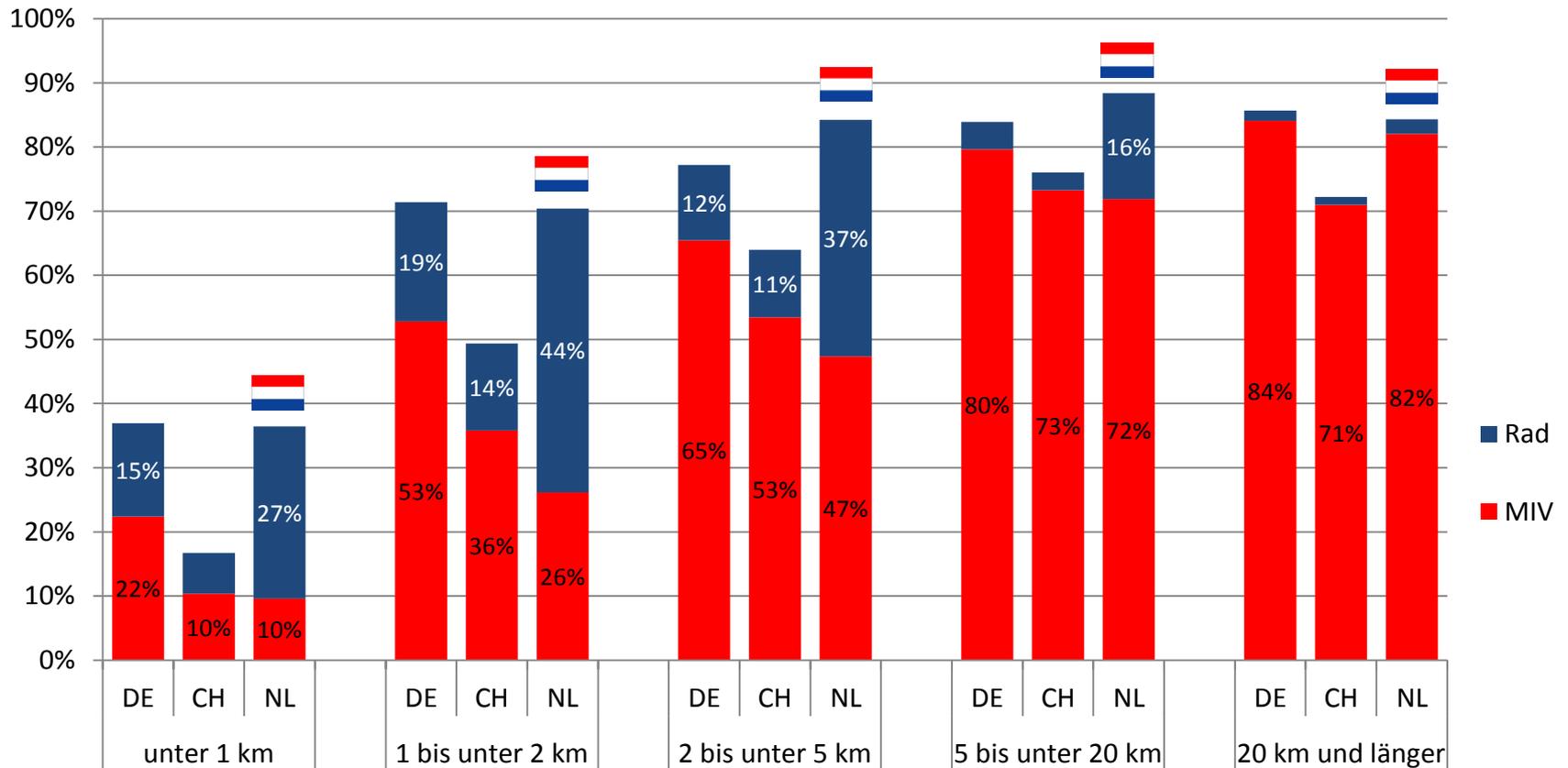
Aber in DE dominiert der MIV am stärksten...

Modal Split nach Entfernungsklassen



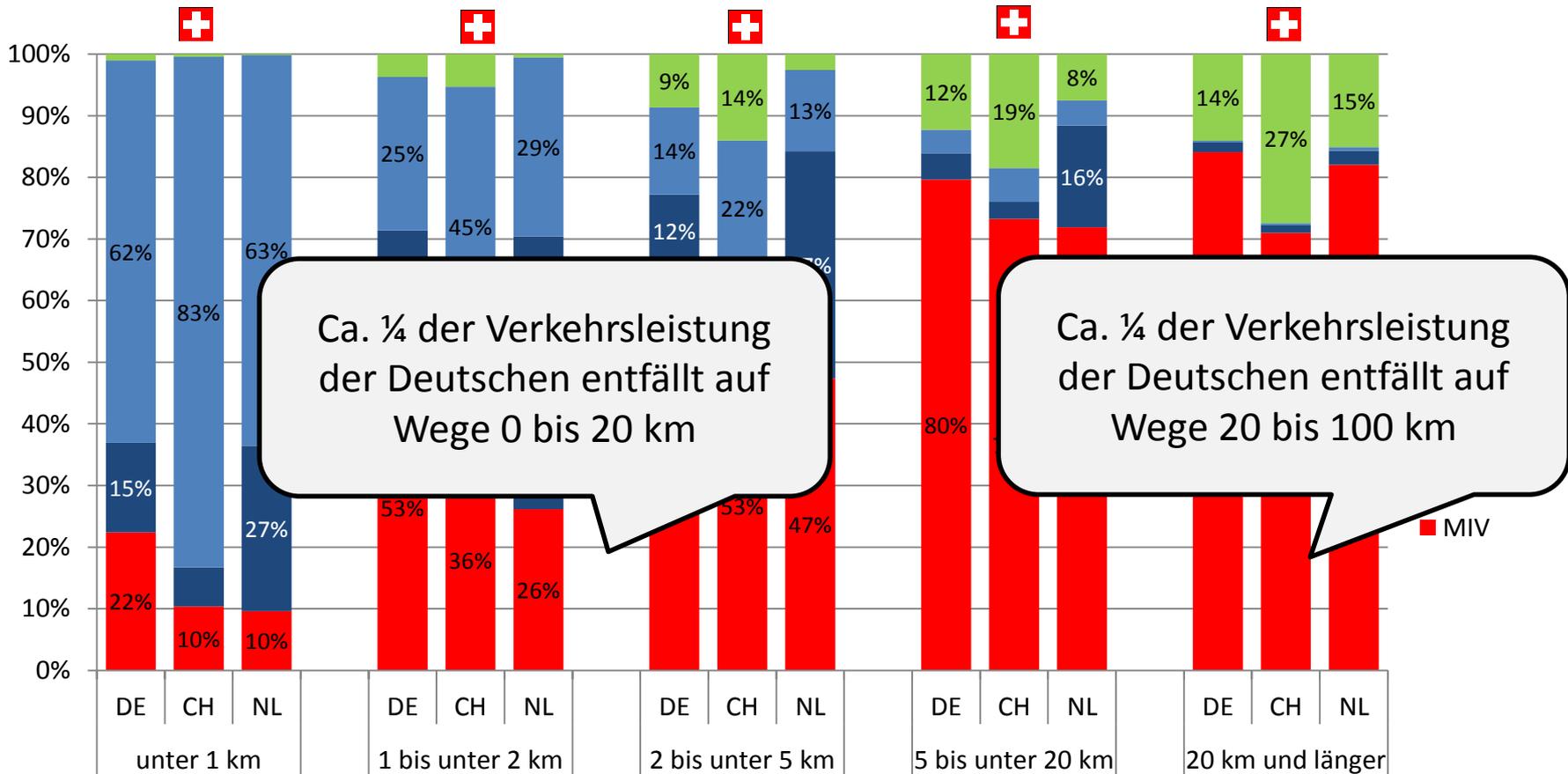
... während die NL Fahrrad fährt ...

Modal Split nach Entfernungsklassen

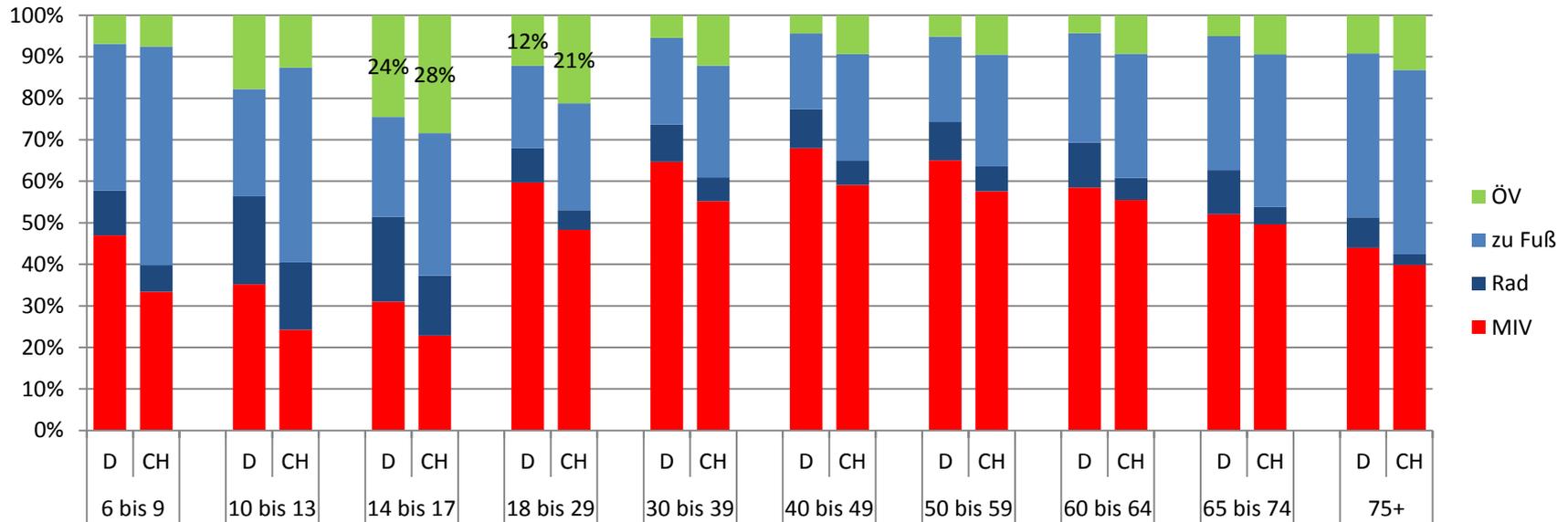


... und CH ÖV fährt & zu Fuß geht.

Modal Split nach Entfernungsklassen



Modal Split nach Alter – Vergleich DE & CH

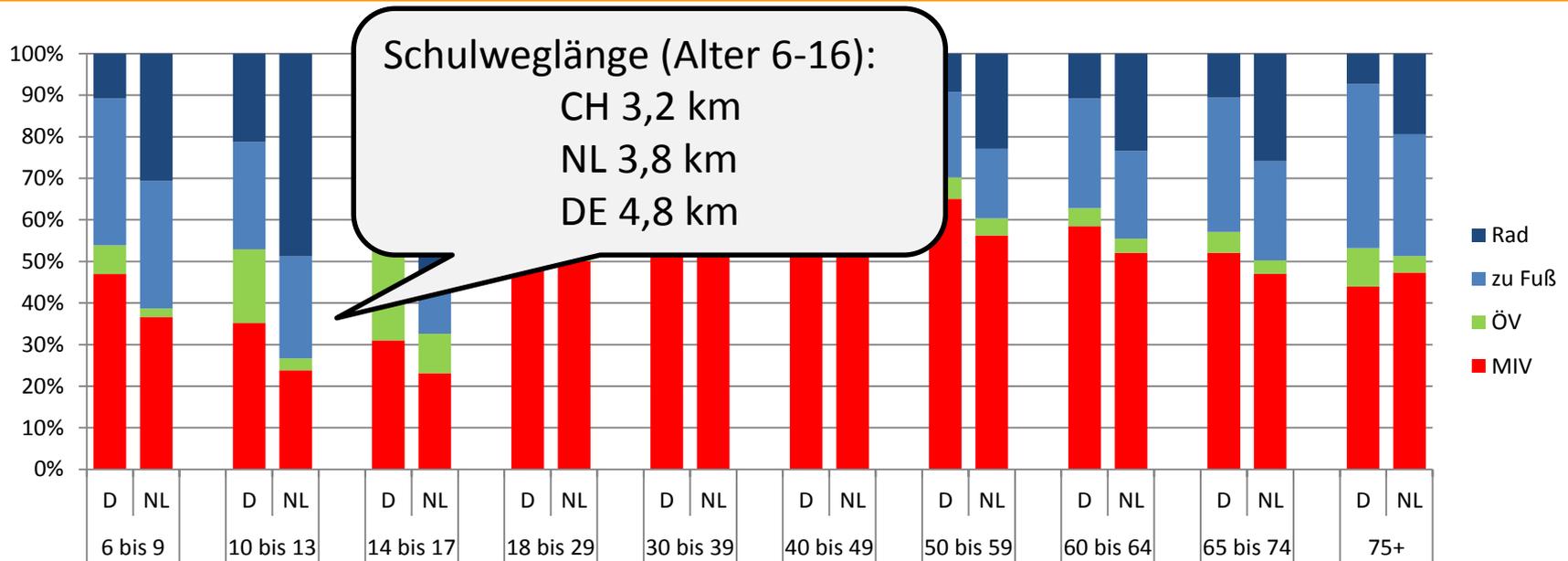


In DE werden Kinder mehr gefahren

In DE steigen junge Erwachsene aus dem ÖV aus

In späterem Alter geringere und gleichbleibende Unterschiede zwischen DE und CH

Modal Split nach Alter – Vergleich DE & NL



In den NL dominiert das Rad in Kindheit und Jugend

Ab 18 geht die Radnutzung in den NL und in DE zurück...

... aber alle Altersklassen über 30 fahren in den NL mehr als doppelt so viel Fahrrad wie in DE

Fragestellung Workshop heute

Wie kann es gelingen, dass die Deutschen
Radfahren wie die Niederländer
& *ÖV-Fahren wie die Schweizer?*